

**SVEUČILIŠTE U ZAGREBU**  
**FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI**

**Valentina Jerković**

**PROMETNA INFRASTRUKTURA U KONTEKSTU KOHEZIJSKE**  
**POLITIKE EUROPSKE UNIJE**  
**ZAVRŠNI RAD**

**ZAGREB, rujan, 2017**

Zagreb, 27. ožujka 2017.

Zavod: **Samostalne katedre**  
Predmet: **Osnove prometne infrastrukture**

## **ZAVRŠNI ZADATAK br. 4044**

Pristupnik: **Valentina Jerković (0135233194)**  
Studij: **Promet**  
Smjer: **Cestovni promet**

Zadatak: **Prometna infrastruktura u kontekstu kohezijske politike Europske unije**

### **Opis zadatka:**

U radu je potrebno navesti osnovne značajke kohezijske (regionalne) politike Europske unije. Prikazati značajke transeuropske prometne mreže (TEN-T), te analizirati položaj Republike Hrvatske (RH) u prometnoj mreži Europske unije. Navesti strategijske okvire razvoja prometne infrastrukture u RH, te analizirati učinke kohezijske politike u prometnom sektoru kroz operativni program "Promet" 2007.-2013. s naglaskom na RH. Isto tako potrebno je navesti glavne prioritete RH u prometnom sektoru za programsko razdoblje 2014.-2020.

Zadatak uručen pristupniku: 28. travnja 2017.

Mentor:

Predsjednik povjerenstva za  
završni ispit:

---

izv. prof. dr. sc. Jasna Blašković Zavada

Sveučilište u Zagrebu

Fakultet prometnih znanosti

**ZAVRŠNI RAD**

**PROMETNA INFRASTRUKTURA U KONTEKSTU KOHEZIJSKE  
POLITIKE EUROPSKE UNIJE**

**TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN THE CONTEXT OF THE EU  
COHESION POLICY**

Mentor: Izv.prof.dr.sc Jasna Blašković Zavada

Studentica: Valentina Jerković, 0135233194

**ZAGREB, rujan, 2017**

## SAŽETAK

Glavni ciljevi Europske unije su jačanje gospodarske, socijalne i teritorijalne kohezije. Kohezijska politika jedan je od glavnih instrumenata za ostvarivanje tih ciljeva. Ulaganjem u prometnu infrastrukturu omogućit će se integracija hrvatske prometne mreže unutar transportne prometne mreže Europske unije. Integracijom omogućit će se bolja dostupnost, mobilnost, a time i razvoj nacionalnog gospodarstva. U radu se daje prikaz prometne infrastrukture u Republici Hrvatskoj i mogući razvoj u kontekstu kohezijske politike. Poseban naglasak se daje na Strategiju prometnog razvoja, kao nacionalnog strateškog dokumenta. Opisani su operativni programi iz područja prometa kojima je Republici Hrvatskoj otvoren put za korištenje financijskih sredstava iz EU fondova.

**KLJUČNE RIJEČI:** kohezijska politika, prometna infrastruktura, TEN-T mreža, prometna strategija, operativni program

## SUMMARY

The main goals of the European Union are strengthening economic, social and territorial cohesion. Cohesion policy is one of the main instruments for achieving these goals. By investing in traffic infrastructure, the Croatian transport network will be integrated within the transport network of the European Union. Integration will enable better accessibility, mobility, and thus the development of the national economy. This paper presents the transport infrastructure in the Republic of Croatia and possible development in the context of cohesion policy. Particular emphasis is given to the Transport Development Strategy as a national strategic document. Operational programs in the field of transport are described, with the Republic of Croatia open the way for the use of funds from EU funds.

**KEY WORDS:** cohesion policy, traffic infrastructure, TEN-T network, traffic strategy, operational program

## Sadržaj

1. UVOD	1
2. KOHEZIJSKA (REGIONALNA) POLITIKA EUROPSKE UNIJE S NAGLASKOM NA PROMETNU INFRASTRUKTURU	2
2.1 Kohezijski fond	3
2.2 Prometna infrastruktura	4
2.2.1 Osnovna mreža prometne infrastrukture u Republici Hrvatskoj	5
2.2.1.1 Cestovni promet	5
2.2.1.2 Željeznički promet	6
2.2.1.3 Zračni promet	7
2.2.1.4 Unutarnja plovidba	8
2.2.1.5 Morske luke	10
3. ZNAČAJKE TRANSEUROPSKE PROMETNE MREŽE TEN-T	12
3.1 Transeuropska prometna mreža TEN-T	12
3.2 Koridori TEN-T mreže	13
4. POLOŽAJ REPUBLIKE HRVATSKE U PROMETNOJ MREŽI EUROPSKE UNIJE	15
4. 1 Geoprometni položaj Republike Hrvatske	15
4.2 Snaga prometnog sektora u Republici Hrvatskoj	19
4.2.1 Mediteranski koridor	19
4.2.2 Koridor Rajna – Dunav	20
5. STRATEGIJSKI OKVIRI RAZVOJA PROMETNE INFRASTRUKTURE U REPUBLICI HRVATSKOJ	21
5.1 Prometna strategija Republike Hrvatske	21
5.2 Funkcionalne regije	22
5.2.1 Središnja Hrvatska	23

5.2.2 Istočna Hrvatska	23
5.2.3 Sjeverni Jadran	24
5.2.4 Sjeverna i središnja Dalmacija	25
5.2.5 Južna Dalmacija	25
5.3 Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017.-2030.	26
6. UČINCI KOHEZIJSKE POLITIKE U PROMETNOM SEKTORU – OPERATIVNI PROGRAM „PROMET“ 2007. – 2013. S NAGLASKOM NA REPUBLIKU HRVATSKU	28
6.1 Cilj programa	28
6.2 Specifični ciljevi OPP-a	28
6.3 Prioriteti OPP-a	29
6.4 Financijska alokacija za razdoblje 2007. – 2013.	30
6.5 Rezultati operativnog programa „Promet“ 2007.-2013.	31
7. GLAVNI PRIORITETI KOHEZIJSKE POLITIKE U PROMETNOM SEKTORU – OPERATIVNI PROGRAM „ KONKURENTNOST I KOHEZIJA“ 2014. – 2020. S NAGLASKOM NA REPUBLIKU HRVATSKU	32
7.1 Ciljevi operativnog programa	32
7.2 Prioriteti operativnog programa i alokacije	33
7.3 Operativni program Konkurentnost i kohezija	33
8. ZAKLJUČAK	36
LITERATURA	37
POPIS SLIKA	38
POPIS TABLICA	39
POPIS GRAFIKONA	40

## 1. UVOD

Razvijenost prometnica i prometa općenito od pamtivijeka je imalo veliku važnost za svaku državu. Takav trend se nastavio i danas jer o razvijenosti prometne infrastrukture ovisi razvoj gospodarstva određene države. Kohezijska politika jedan je od glavnih instrumenata za ostvarenje ciljeva razvoja prometne infrastrukture kako Europske unije (EU) tako i Republike Hrvatske (RH). Povezivanje osnovne mreže prometne infrastrukture s transeuropskim mrežama i koridorima jedan je od osnovnih ciljeva i važan preduvjet za ravnomjeran razvoj svih članica EU. Zahvaljujući svom geostrateškom položaju Republika Hrvatska ima određene prednosti koje su prepoznate u postupku definiranja međunarodnih prometnih koridora. Transeuropska prometna mreža (TEN-T) je projekt razvoja intermodalne prometne mreže zemalja Europske unije.

Ovaj rad sastoji se od osam cjelina, od koji se prva i posljednja odnose na uvod i zaključak. U drugoj cjelini objašnjena je kohezijska politika, te prometna infrastruktura s naglaskom na prometnu infrastrukturu Republike Hrvatske. U trećoj cjelini pobliže se govori o TEN-T mreži, zapravo o njenim značajkama. Kroz četvrtu cjelinu objašnjen je položaj Republike Hrvatske u prometnoj mreži EU. U petoj cjelini govori se o Strategijskim okvirima razvoja RH kroz funkcionalne regije. U šestoj cjelini prikazan je operativni program „promet“, te u sedmoj operativni program „Konkurentnost i kohezija“ 2014.-2020. i njegovi glavni prioriteti.

## **2. KOHEZIJSKA (REGIONALNA) POLITIKA EUROPSKE UNIJE S NAGLASKOM NA PROMETNU INFRASTRUKTURU**

Europska unija rezultat je truda i zalaganja mnogih dionika s ciljem ujedinjenja europskih država u jednu homogenu državu. Poticanjem suradnje država koje su međusobno trgovale, prvenstveno se željela osnovati gospodarska unija zemalja koje bi bile ovisne jedna o drugoj te bi na taj način bile primorane na suradnju i toleranciju. Kohezijska politika jedan je od glavnih instrumenata za ostvarenje ciljeva Europske Unije. Kao glavna investicijska politika, usmjerena je na poticanje otvaranja novih radnih mjesta, poslovne konkurentnosti, gospodarskog rasta, održivog razvoja i poboljšanja kvalitete života građana svih regija i gradova Europske Unije. Kako bi se ti ciljevi rasta ispunili i kako bi se zadovoljile sve potrebe europskih regija, kohezijskoj ili regionalnoj politici se u svakom proračunskom razdoblju dodjeljuju sredstva u velikim iznosima koja dostižu čak trećinu od ukupnog proračuna Europske Unije. Ona je uz politički utjecaj istovremeno i iskaz solidarnosti Europske unije prema manje razvijenim državama i regijama, usmjeravajući sredstva u područja kojima su najpotrebnija. U skladu s politikom i načinom djelovanja u dosadašnjim razdobljima, daje se naslutiti da će Europska Unija nastaviti s radom u istom smjeru u nadolazećim razdobljima i postići krajnji cilj, a to je sveopća jednakost. Instrumenti provedbe kohezijske politike artikulirani su namjenskim strukturnim fondovima, (tablica 1); Europskim socijalnim fondom, Europskim fondom za regionalni razvoj, Kohezijskim fondom i Europskim poljoprivrednim fondom za ruralni razvoj te Europskim fondom za pomorstvo i ribarstvo [1].



**Tablica 1 Strukturni i investicijski fondovi [1]**

EUROPSKI STURKTURNI I INVESTICIJSKI FONDOVI		
KOHEZIJSKA POLITIKA		
KOHEZIJSKI FOND	STRUKTURNI FONDOVI	
	EUROPSKI FOND ZA REGIONALNI RAZVOJ	EUROPSKI SOCIJALNI FOND
EUROPSKI POLJOPRIVREDNI FOND ZA RURALNI RAZVOJ	EUROPSKI FOND ZA POMORSTVO I RIBARSTVO	

## 2.1 Kohezijski fond

Kohezijski fond namijenjen je najmanje razvijenim državama članicama Europske Unije, čija je vrijednost bruto nacionalnog proizvoda (BNP) po stanovniku manja od 90 % prosjeka Europske Unije. Sredstva su namijenjena za provedbu projekata kojima se poboljšavaju okoliš i prometna infrastruktura koja je dio transeuropske prometne mreže. Kohezijski fond služi smanjivanju gospodarskih i socijalnih razlika te promicanju održivog razvoja. Ovaj instrument financira velike infrastrukturne projekte u kojima se najmanje 25 milijuna eura izdvaja za okolišne, a 50 milijuna eura za prometne projekte. Stope

sufinanciranja projekata iznose od 80 do 85 posto, a iznos alokacije za pojedinu državu računa se prema dvama kriterijima: površina i broj stanovnika. U financijskoj (proračunskoj) perspektivi Europske Unije 2007. – 2013. vrijednost mu je bila oko 70 milijardi eura, dok u razdoblju od 2014. do 2020. godine raspolaže sa 63,4 milijarde eura [15] .

Uspostavljen je uredbama Vijeća br. 1083/2006 i 1084/2006. Fond, uz Europski regionalni razvojni fond, financira višegodišnje investicijske programe, a Hrvatskoj je postao dostupan nakon što je pristupila Europskoj uniji. Za razdoblje od 2014. do 2020. godine, Kohezijski fond je usmjeren na Bugarsku, Hrvatsku, Cipar, Republiku Češku, Estoniju, Grčku, Mađarsku, Latviju, Litvu, Maltu, Poljsku, Portugal, Rumunjsku, Slovačku i Sloveniju.

## **2.2 Prometna infrastruktura**

U današnjem, globaliziranom, svjetskom gospodarstvu konkurentski napredak svakog gospodarstva, pa tako i hrvatskog, između ostalog ovisi i o omogućavanju što efikasnijeg putovanja ljudi i robe. Ključna prepreka u ostvarivanju cilja efikasnog prijevoza/prometa je nedostatak i nedovoljna kvaliteta prometne infrastrukture. Ulaganje u izgradnju nove prometne infrastrukture, jedan je od preduvjeta kontinuiranog održivog razvitka. Planiranje razvitka prometne infrastrukture osnovano je na analizi prirode potražnje za prometnim uslugama.

Procesom planiranja analiziraju se sadašnji i budući odnosi prometne potražnje. Proces planiranja sastoji se i od niza provjera dobivenih rezultata i to na različitim razinama odlučivanja. Dugoročni planovi moraju biti u skladu s ciljevima prometne politike, ekonomskog razvitka, socijalne politike i zaštite okoliša.

Oblik Republike Hrvatske i njezina teritorijalna "nastrojenost", s jedne strane na sjeverne nizinske prometne putove, a s druge na obalu jadranskog mora, jasno upućuju na vitalno značenje prometnih infrastruktura za njezin razvoj, kao i na potrebu kopnene i morske međusobne povezanosti zemalja europskog jugoistoka i srednje Europe preko hrvatsko teritorija.

Hrvatska je naslijedila najveći dio svojih tradicionalnih prometnih infrastruktura od bivših državnih zajednica, u kojima je živjela, tj. od Austro-ugarske monarhije i od dviju jugoslavenskih država (1918-41. i 1945-90). Konceptija i namjena ovih prometnih infrastruktura nije vodila računa o hrvatskim prometnim potrebama, a posebice ne o onima, koje je donijela državna nezavisnost. Ove nove potrebe odnose se [15]:

- na neophodnost prometnog povezivanja i teritorijalnog integriranja RH;
- na potrebe povezivanja putem modernih i sigurnih infrastruktura;
- na potrebe postizanja interoperabilnosti hrvatskih prometnih sustava s prometnim sustavima naših susjeda i naročito sa zemljama članicama EU.

## **2.2.1 Osnovna mreža prometne infrastrukture u Republici Hrvatskoj**

### **2.2.1.1 Cestovni promet**

Zahvaljujući svom geostrateškom položaju Republika Hrvatska ima određene prednosti koje su dijelom prepoznate u postupku definiranja međunarodnih prometnih koridora. Hrvatsko pristupanje Europskoj uniji 1. srpnja 2013. godine znatno je promijenilo njezin status i važnost u novoj europskoj zajednici i ponovno definiralo njezine političke veze sa susjednim zemljama. Kao članica Europske unije Republika Hrvatska ima obvezu uskladiti dokumente o svojoj strategiji razvoja i uvesti posebne smjernice za daljnji razvoj cestovne infrastrukture. Po pitanju svoje integracije u međunarodni promet valja istaknuti da je Hrvatska već sada, s visoko razvijenom mrežom autocesta (90% izgrađeno), gotovo dosegla europske standarde kad je riječ o međunarodnim cestovnim vezama.

Glavni prioriteti sektora cestovnog prometa usredotočeni su na: dovršavanje modernizacije preostalih dionica na TEN-T mreži u skladu s njihovom funkcionalnošću, unapređenje povezanosti Dubrovnika s ostatkom Hrvatske, unapređenje povezanosti Dubrovnika sa susjednim zemljama, povećanje održivosti cestovne mreže reorganizacijom sektora, povećanjem učinkovitosti održavanja mreže, smanjenjem utjecaja na okoliš (posebice smanjenjem emisije stakleničkih plinova) i uvođenjem mjera za povećanje sigurnosti i

smanjenje sezonskih prepreka te unapređenje pristupa lukama, zračnim lukama i drugim relevantnim čvorovima s obzirom na lokalne i regionalne potrebe za prometnim uslugama. [2]



Slika 1 Mreža javnih cesta u Republici Hrvatskoj [15]

### 2.2.1.2 Željeznički promet

Hrvatska mreža željeznica obuhvaća 2.604 kilometra i predstavlja dobar omjer kilometara i stanovništva zemlje (1.556 osoba po kilometru), u čemu je Republika Hrvatska u rangu sa zemljama poput Švicarske, a naprednija npr. od Češke ili Mađarske. Međutim, 90% željezničke mreže čine jednokolosiječne pruge, a samo 36% je elektrificirano. Gotovo 55% mreže odnosi se na željezničke linije važne za međunarodni promet. Prilike za željeznički sektor u Hrvatskoj povezane su s mogućim rastom njegova udjela u sveukupnom poslovanju unutarnjeg prometa što se može postići poboljšanjem ili gradnjom infrastrukture uključujući intermodalne terminale i industrijske kolosijeke, nabavkom ili osuvremenjivanjem voznog parka, integracijom s ostalim vidovima prometa i fokusom na korisnike usluga. Prelazak na željeznički promet također će povećati efekt intermodalnog prometa koji će rezultirati

smanjenjem buke i emisije stakleničkih plinova, racionalnijom potrošnjom energije te povećanjem efikasnosti. Ulazak Republike Hrvatske u Schengenski prostor omogućit će otvaranje novih poslovnih prilika s okolnim zemljama članicama EU, ali istodobno može otežati poslovanje sa susjednim zemljama nečlanicama, koje nisu u sustavu Schengena. HŽI d.o.o kao upravitelj infrastrukture i Republika Hrvatska kao vlasnik infrastrukture trebaju povećati napore za modernizacijom cjelokupne željezničke mreže. [2]



Slika 2 Mreža željeznica u Republici Hrvatskoj [15]

### 2.2.1.3 Zračni promet

Sektor zračnog prometa čine zračna plovidba, avioprijevoznici, zračne luke i tijela nadležna za civilno zrakoplovstvo. Sustav zračne plovidbe dobro je opremljen i usklađen s Europskim regulatornim okvirom (Jedinstveno europsko nebo I i II, Europski ATM Master Plan, itd.). Hrvatska je 2006. potpisala mnogostrani sporazum o uspostavi Europskog zajedničkog zračnog prostora (ECAA sporazum). ECAA sporazum stvorio je nove tržišne prilike zahvaljujući integriranom zračnom tržištu s 36 zemalja i više od 500 milijuna

potencijalnih putnika. Sporazum je istovremeno pružio podjednako visoke standarde po pitanju sigurnosti diljem Europe kroz ujednačenu primjenu propisa. Otada hrvatski zračni promet bilježi visoki rast konkurentnosti na međunarodnom tržištu. Broj konkurenata (tradicionalni i niskobudžetni prijevoznici) u međunarodnom prometu porastao je s 16 u 2004. na 44 u 2013. godini, a uglavnom posluju u visokoj (ljetnoj) sezoni. [2]



Slika 3 Glavne zračne luke u Republici Hrvatskoj [15]

#### 2.2.1.4 Unutarnja plovidba

Iako je Republika Hrvatska ponajprije jadranska i mediteranska zemlja okrenuta moru i pomorskom prometu, važnu prometnu ulogu ima i rijeka Dunav, koja Hrvatskoj daje geostrateški položaj i omogućava razvoj intermodalnog prometa i povezivanje središnje i zapadne Europe s Jadranskim morem unutarnjim vodnim putovima, lukama unutarnjih voda i morskim lukama. Hrvatska mreža unutarnjih vodnih putova predstavlja značajan, ali istovremeno i potpuno neiskorišten udio nacionalnih vrijednosti Hrvatske. Ukupna duljina



unutarnjih vodnih putova u Republici Hrvatskoj iznosi 1.016,80 km, od čega je 601,2 km integrirano u europsku mrežu unutarnjih vodnih putova međunarodne važnosti. [2]

Unutarnji vodni putovi Dunavskog sliva u Republici Hrvatskoj dio su TEN-T koridora Rajna-Dunav. Luke Vukovar i Slavonski Brod klasificirane su kao luke osnovne TEN-T mreže dok su Osijek i Sisak luke sveobuhvatne TEN-T mreže. Unutar cjelovitog prometnog sektora koji se odnosi na unutarnju plovidbu u Republici Hrvatskoj postoje dva odvojena podsustava sa specifičnim karakteristikama: podsustav Dunavskog sliva koji obuhvaća unutarnje vodne putove rijeka Dunava i Drave te podsustav Savskog sliva koji obuhvaća unutarnje vodne putove rijeka Save, Kupe i Une. Hrvatske luke na unutarnjim vodama, Vukovar, Osijek, Slavonski Brod, Sisak i njihova pristaništa, obilježene su nerazvijenom infrastrukturom i nepovezanim logističkom lučkom mrežom.



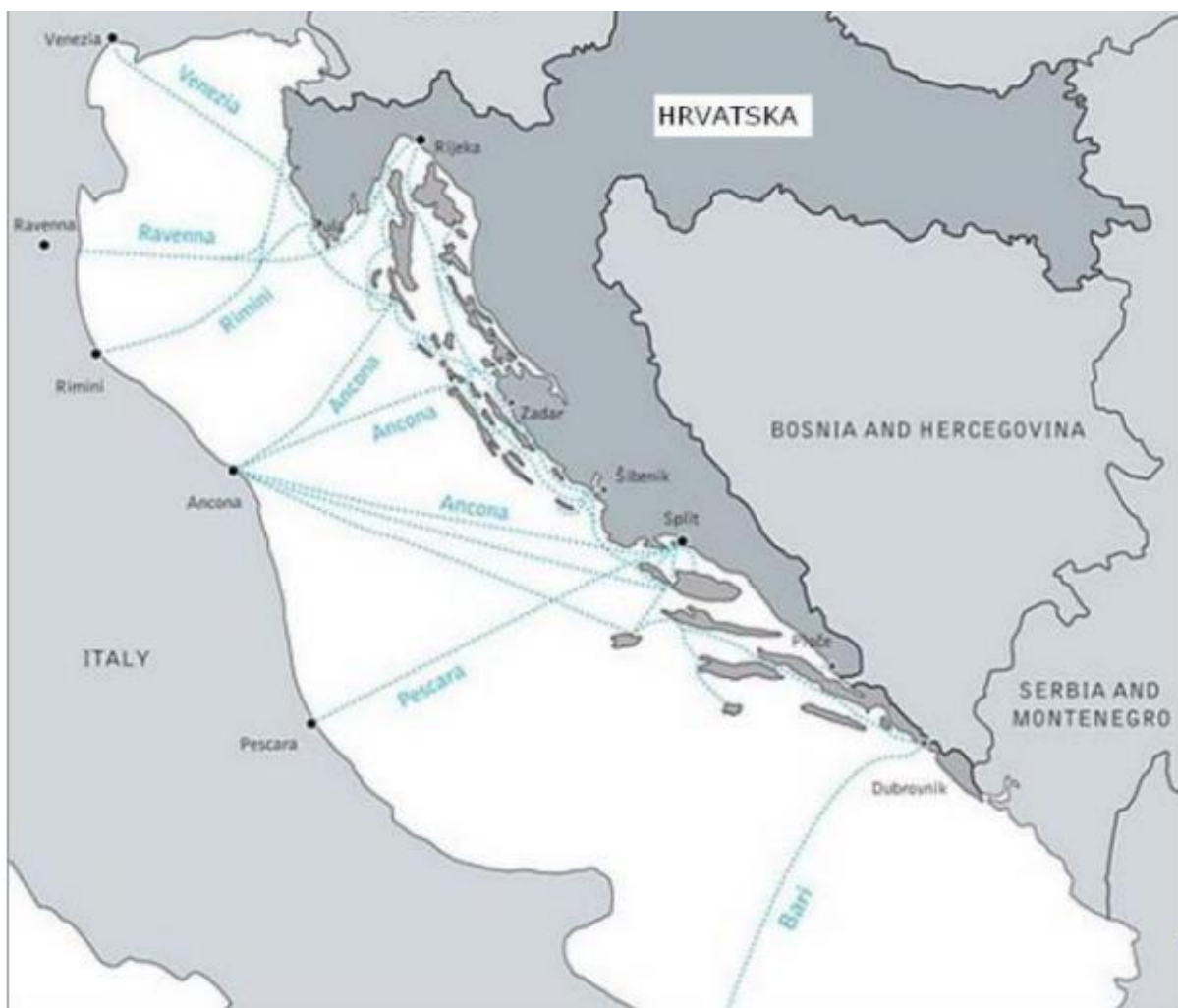
Slika 4 Unutarnji plovni putovi u Republici Hrvatskoj [15]

### 2.2.1.5 Morske luke

Od ukupne površine Republike Hrvatske koja iznosi  $87.661 \text{ km}^2$ , unutrašnje morske vode i teritorijalno more proteže se na površini od  $31.479 \text{ km}^2$  (unutrašnje morske vode  $12.498 \text{ km}^2$  te teritorijalno more  $18.981 \text{ km}^2$ ) . [2]

Hrvatska ima dugu pomorsku tradiciju, a sektor pomorstva oduvijek je imao ključnu ulogu u gospodarskom, trgovinskom i društvenom razvoju zemlje. Danas se u hrvatskim lukama godišnje pretovari oko 19 milijuna tona tereta te se preveze više od 12 milijuna putnika (podaci za 2012. godinu). Hrvatske luke integrirane su u sveobuhvatnu mrežu europskih prometnih koridora, što predstavlja razvojni potencijal koji omogućuje uključivanje u trgovinske tokove kako na europskom tako i na svjetskom tržištu, kao i transformaciju lučkih sustava u suvremene logističke i distribucijske gospodarske centre. Šest glavnih luka (Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik) smješteno je duž kopnene obale te su sve proglašene lukama od osobitog (međunarodnog) 14 gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku. Hrvatske morske luke povoljno su smještene i olakšavaju pomorski promet između središnje i istočne Europe i južne Azije, Australije i Oceanije i Europe (preko Sueskog kanala). Omogućuju skraćivanje putovanja od pet do osam dana ili minimalno  $2.000 \text{ km}$  u usporedbi s lukama sjeverne Europe. Trenutno na tržištu Europske unije na jadranske luke otpada samo 3% ukupnog tereta što govori o velikom potencijalu za rast teretnog prometa u svim jadranskim lukama. [2]





Slika 5 Morske luke u Republici Hrvatskoj [15]

### **3. ZNAČAJKE TRANSEUROPSKE PROMETNE MREŽE TEN-T**

#### **3.1 Transeuropska prometna mreža TEN-T**

Transeuropska prometna mreža je projekt razvoja intermodalne prometne mreže zemalja Europske unije koji je europski parlament prihvatio u lipnju 1996. godine.

TEN-T mreža obuhvaća [8]:

- 89.511 km cesta
- 93.741 km željeznice
- 330 zračnih luka
- 270 međunarodnih morskih luka
- 210 riječnih luka
- sustave upravljanja prometom, navigacijski i informacijski sustav.

Povezivanje osnovne mreže prometne infrastrukture s transeuropskim mrežama i koridorima jedan je od osnovnih ciljeva i važan preduvjet za ravnomjeran razvoj svih članica Europske Unije. Europska Unija stoga kontinuirano ulaže napore da se, usporedno s povećanjem broja članica, omogući izgradnja potrebnih prometnica i integriraju nacionalne mreže prometnica u jedinstvenu Transeuropsku mrežu prometnica (TEN-T). Oblikovanjem ovakve europske prometne mreže uklonila bi se uska grla i povezale udaljenije regije u zajednički sustav prometnica. TEN-T bi se, sukladno prijedlogu Uredbe o smjernicama Europske Unije za razvoj transeuropske prometne mreže od 19. listopada 2011. godine i Instrumentu za povezivanje Europe za prometnu, energetska i informacijsko – komunikacijsku infrastrukturu (Connecting Europe Facility - CEF), trebao razvijati temeljem dvoslojnog pristupa, sastojeći se od sveobuhvatne i osnovne mreže.

- Sveobuhvatna mreža (comprehensive network) predstavlja opći sloj TEN-T-a i uključuje svu postojeću i planiranu infrastrukturu koja udovoljava zahtjevima Smjernica, a treba biti uspostavljena najkasnije do 31. prosinca 2050 godine. Prema ranijim tumačenjima Europske Komisije, za Hrvatsku bi to trebala biti mreža dogovorena u okviru P21 Transeuropske mreže

- Osnovna mreža (core network) uključuje samo one dijelove sveobuhvatne mreže koji su strateški najznačajniji, a treba biti uspostavljena najkasnije do 31. prosinca 2030. Odlukom Europske komisije 18. listopada 2013. definirano je devet koridora Osnovne prometne mreže EU kao okosnica za spajanje 94 glavne europske luke i 38 ključnih zračnih luka sa željeznicom i cestama u glavnim gradovima europskih zemalja (Luka Rijeka i zagrebačka zračna luka su među njima), te razvoj 15 tisuća kilometara željezničke infrastrukture kapacitirane na postizanje zadovoljavajućih brzina za putničke i teretne vlakove, kao i 35 graničnih prijelaza.

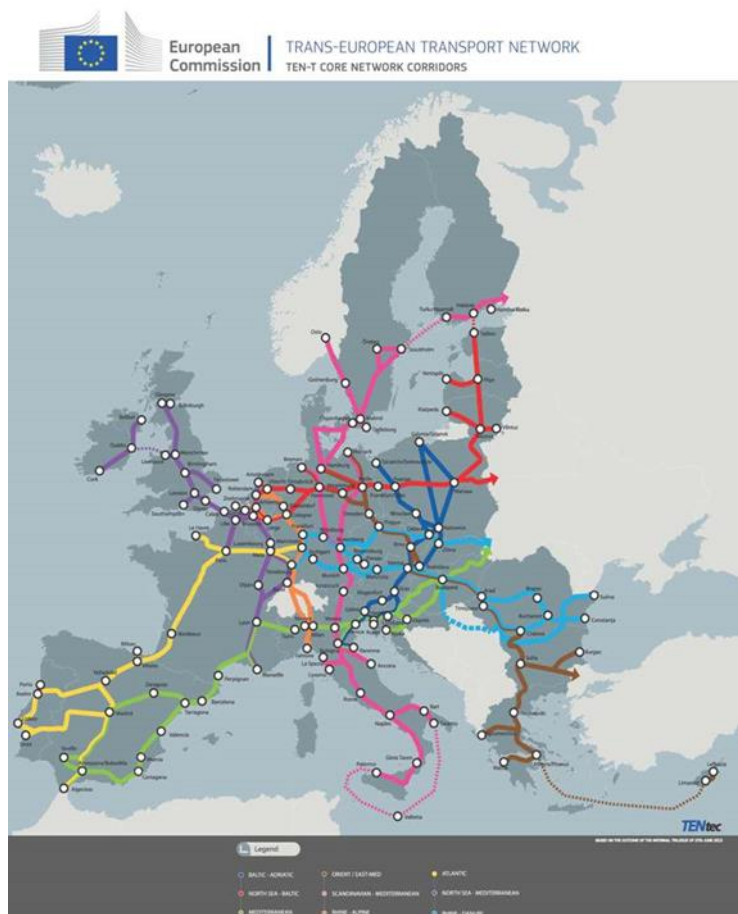
Tih devet koridora prioritet su prometne politike Europske unije zbog čega je ustanovljen dodatni financijski fond u vrijednosti od 26 milijardi eura pod nazivom CEF (Connecting Europe Facility) iz kojeg države članice, osim iz postojećih strukturnih i kohezijskog fonda, također mogu financirati projekte na tim koridorima temeljem natječaja koje će raspisivati Europska komisija.

### **3.2 Koridori TEN-T mreže**

Devet koridora su:

- Baltičko-jadranski
- Sjeverno more – Baltik
- Mediteranski
- Bliski istok – Istočni Mediteran
- Skandinavsko-mediteranski
- Rajnsko – alpski
- Atlantski
- Sjeverno more – Mediteran
- Rajna – Dunav

Svaki od njih mora uključivati tri vrste prometne infrastrukture, prolaziti kroz tri države članice i dva granična prijelaza. [2]



Slika 6 Koridori TEN-T mreže [2]

## **4. POLOŽAJ REPUBLIKE HRVATSKE U PROMETNOJ MREŽI EUROPSKE UNIJE**

### **4. 1 Geoprometni položaj Republike Hrvatske**

Hrvatska ima vrlo dobar geoprometni položaj u odnosu na zemlje u okruženju. Nalazi se između četiri velike geografske cjeline koje čine: alpski prostor, Panonska nizina, Sredozemlje i dinarsko područje kao dio planinskog sustava Jugoistočne Europe. Preko Hrvatske vode putovi iz Zapadne i Srednje Europe prema zemljama Jugoistočne Europe i Bliskog Istoka te iz zemalja srednjeg Podunavlja do morskih luka na Jadranu. Hrvatska povezuje spomenuta područja, te posreduje u prometu roba i usluga prema i iz tih područja. Zbog takvog položaja Hrvatska ima funkciju križišta važnih prometnih veza.

Hrvatska je prije procesa integracije u EU bila uključena u mrežu Paneuropskih koridora (PE). Nakon njenog pridruživanja u EU, došlo je i do integracije dijela PE mreže koridora u TEN-T mrežu koridora i to PE koridora Vb i dijela X koridora od Ljubljane do Zagreba.

Geoprometni položaj Hrvatske ima bitan utjecaj na razvoj prometa, te na sve aktivnosti vezane uz promet. Geoprometni položaj može pridonijeti ostvarivanju ciljeva razvojne politike promatranog područja, a nepovoljan geoprometni položaj može otežati postizanje tih ciljeva i učiniti ih manje prihvatljivim i teže ostvarivima. Značajke geoprometnog položaja najviše se ističu u udaljenosti promatranog područja od izvora raznih sirovina, poluproizvoda, energije i drugih dobara koji su potrebni za proizvodnju i potrošnju stanovništva, zatim u udaljenosti od tržišta kojem promatrano područje želi plasirati svoje proizvode, u trajanju putovanja, troškovima prijevoza, sigurnosti, pouzdanosti i pogodnosti prometnih veza itd. Udaljena i prometno izolirana područja, koja se ne nalaze u blizini glavnih prometnih putova i glavnih tokova kretanja putnika i roba i područja s nepovoljnim terenskim i klimatskim uvjetima u nepovoljnijem položaju od onih koji u tom pogledu imaju bolje uvjete.

Kada su geoprometni uvjeti povoljniji moguće je lakše i racionalnije organizirati proizvodnju i razmjenu na određenom području, ostvariti kvalitetniju prometnu mrežu i napraviti odgovarajuću podjelu rada i prostorni razmještaj gospodarskih i društvenih

aktivnosti. Geoprometni položaj Hrvatske pokazuje odnos hrvatskog prostora prema područjima koja Hrvatsku okružuju, te njihovog utjecaja na prometni razvoj. Uspješno korištenje tog položaja predstavlja razvitak prometa kao samostalne gospodarske djelatnosti, ne samo za osobne potrebe Hrvatske, već i radi potreba drugih zemalja kako bi se povećao narodni dohodak. Zato je geoprometni položaj važan jer on, ovisno o svojoj kvaliteti, može pogodovati izboru i razvoju koncepcije prometa ili taj razvitak može otežati i učiniti ga manje uspješnim. Geoprometni položaj utječe na prometnu politiku u Hrvatskoj i na mogućnost njezina ostvarenja.

Za vođenje razvojne prometne politike važno je znati da se prirodne prednosti geografsko-prometnog položaja mogu još više poboljšati, a slabosti toga položaja nadoknaditi poduzimanjem nekih drugih utjecajnih mjera, kao što su tehničko-investicijske, organizacijsko-poslovne, tarifne i carinske i političke mjere. S obzirom na to da je Hrvatska istodobno i sredozemna i podunavska zemlja.

Stoga može sudjelovati u uporabi dvaju važnih europskih prometnih sustava: mediteranskog i dunavskog, što je iznimno povoljno za razvitak prometa.

U Hrvatskoj je na osnovu geoprometnog položaja službeno definirano sedam prometnih koridora koji se koriste za unutarnje povezivanje svih hrvatskih regija i ključnih centara razvitka, uzajamnom povezivanju Republike Hrvatske i Federacije Bosne i Hercegovine, te povezivanju tih država sa svim važnijim dijelovima Europe. [4]



Slika 7 Republika Hrvatska u mreži prometnih i kopnenih koridora [4]

Koridore koji prolaze hrvatskim geografskim prostorom možemo podijeliti na dvije skupine, a to su poprečni i uzdužni koridori.

Tranverzalni ili poprečni koridori su:

- Osnovni jadransko-podunavski smjer (Rijeka-Zagreb-Budimpešta-Kijev),
- Pyhrnski smjer (Beč-Zagreb-Split),
- Neretvanski i panonski smjer (Ploče-Sarajevo-Osijek-Budimpešta-Gdanjsk),
- Zapadnobosanski smjer (Split-Banja Luka-Virovitica-Balaton).

Longitudinalni ili uzdužni koridori se dijele na:

- Posavski smjer (München-Ljubljana-Zagreb-Beograd-Sofija-Istanbul).
- Jadranski smjer (Milano-Trst-Rijeka-Split-Dubrovnik-Tirana-Atena).
- Srednjobosanski i hercegovački smjer s dva kraka koji se odvajaju od smjera Zagreb Bihać i dalje idu u smjeru: (a) Bihać-Sarajevo-Goražde, (b) Bihać Livno-Mostar

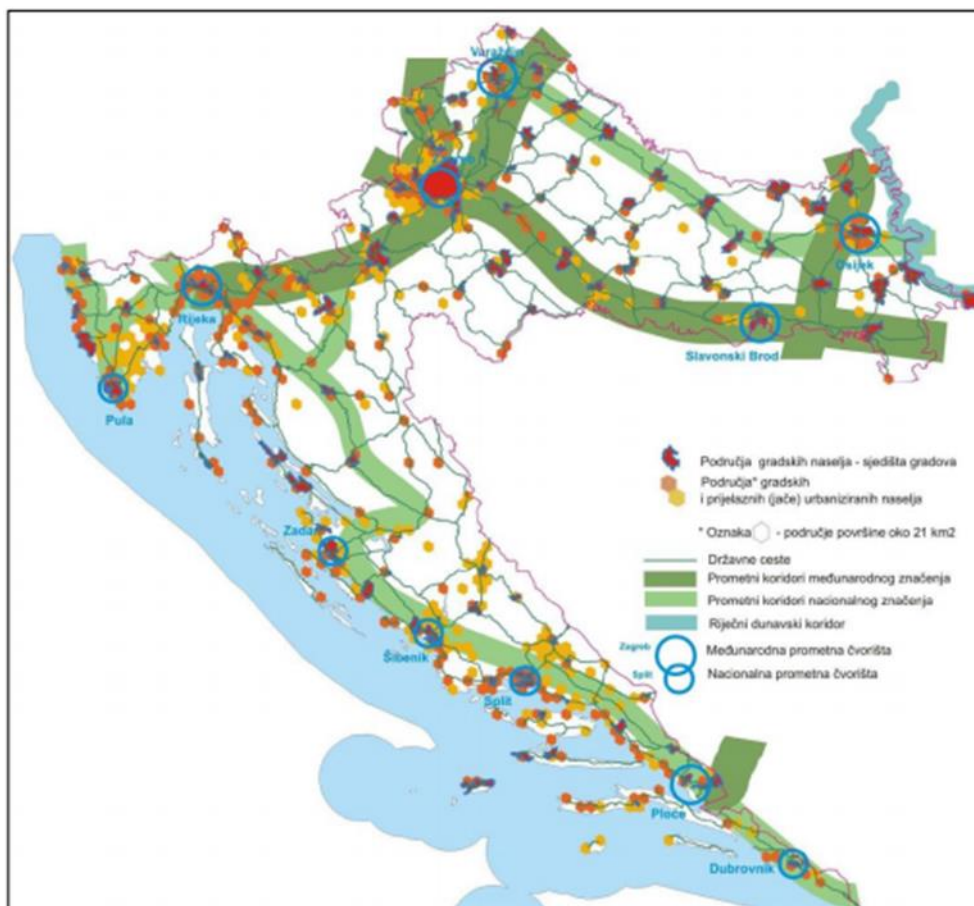
Prometni razvitak u funkciji međunarodnoga komuniciranja artikuliran je primarnim interesom povezivanja Hrvatske s njenim europskim okruženjem, i to s posebnim naglaskom na one prometne veze koje korespondiraju s političkom i gospodarskom orijentacijom Hrvatske. U tom se smislu ističu kopnene prometne veze prema Srednjoj Europi i preko nje u Zapadnu Europu, te prema panonskom dijelu srednjoeuropskog prostora i preko njega k Sjevernoj i Istočnoj Europi.

Pravci međunarodnih prometnih spona Hrvatske s njenim europskim okruženjem ujedno su, šire promatrano, tranzitne veze na kontinentalnim pravcima komuniciranja Zapad - Istok, odnosno Sjeveroistok - Jugozapad, s tim da je prva veza izričito kopnena, a druga usmjerena na pomorski promet s mogućnostima i pogodnostima za uključivanje hrvatskih riječnih plovnih putova u međunarodne prometne tokove. [4]



Slika 8 Koridori TEN-T mreže unutar Republike Hrvatske [2]





Slika 9 Naselja i prometni koridori u Republici Hrvatskoj [5]

## 4.2 Snaga prometnog sektora u Republici Hrvatskoj

Glavna snaga prometnog sektora u Republici Hrvatskoj proizlazi iz njezinog geostrateškog položaja kao prirodnog pristupa Balkanu te područja prirodnog izlaza Europe prema istoku. Kroz Hrvatsku prolaze dva koridora TEN-T osnovne mreže. To su Mediteranski i Rajna- Dunav koridor.

### 4.2.1 Mediteranski koridor

Mediteranski koridor povezuje pirenejske luke Algeciras, Cartagenu, Valenciju, Tarragonu i Barcelonu preko južne Francuske s vezom prema Marseilleu i Lyonu do sjeverne Italije, Slovenije i preko Hrvatske do Mađarske i ukrajinske granice. Uključuje željeznicu i ceste, zračne luke, željezničko-cestovne terminale, a u sjevernoj Italiji i unutarnje vodne putove rijeke Po. Riječ je o cestovnom i željezničkom koridoru, a njegov sastavni dio je i

pravac Rijeka-Zagreb-Budimpešta, tj. riječki prometni pravac koji također predstavlja bivši Paneuropski koridor Vb. Glavna značajka riječkog prometnog pravca je mogućnost intermodalnog pristupa, tj. povezivanja luke Rijeka sa željeznicom i dunavskim plovnim kanalom što predstavlja najkraći put od Jadrana do Podunavlja. Nastavak Mediteranskog koridora i njegov sastavni dio također je cestovni i željeznički koridor od Zagreba do Slovenije (Paneuropski koridor X). Ovim koridorom Republika Hrvatska povezana je s Baltičko-jadranskim koridorom koji se pruža od Baltičkog mora kroz Poljsku preko Beča i Bratislave do sjeverne Italije.

#### **4.2.2 Koridor Rajna – Dunav**

Koridor Rajna-Dunav povezuje Strasbourg i Mannheim dvama paralelnim pravcima u južnoj Njemačkoj, jedan uz Majnu i Dunav, a drugi preko Stuttgarta i Münchena sa skretanjem na Prag i Žilinu do slovačko-ukrajinske granice preko Austrije, Slovačke i Mađarske do rumunjskih luka Constanta i Galati. Uključuje željeznicu, ceste, zračne luke, luke, željezničko-cestovne terminale i unutarnje vodne putove Majne, kanal Majna-Dunav, cijeli donji tok Dunava u Kelheimu i rijeku Savu. Koridor Rajna-Dunav u Republici Hrvatskoj predstavlja i Paneuropski koridor VII.

## **5. STRATEGIJSKI OKVIRI RAZVOJA PROMETNE INFRASTRUKTURE U REPUBLICI HRVATSKOJ**

Osnovni cilj nacionalne prometne strategije je razviti takav prometni sustav, koji će biti u skladu s hrvatskim razvojnim potrebama, a ujedno međunarodno komplementaran odnosno u cjelosti integriran u europsku prometnu strukturu, te moći kreirati operativu koja će ubrzati daljnji razvoj. Strategija uzima u obzir sveobuhvatne ciljeve ekonomskog i društvenog razvoja Hrvatske te zahtjeve koji se odnose na zaštitu okoliša i regionalni razvoj. Za potrebe implementacije razvojnih projekata prometne mreže, posebice cestovne i željezničke, koji predstavljaju specifične rizike za okoliš zbog svoje veličine i linearnog oblika, Hrvatska ima odgovarajući legislativni okvir za pariranje zahtjeva prostorne i okolišne zaštite. Još od 80-ih je ocjena ekoloških utjecaja ili tzv. ekološka studija, preduvjet izdavanja lokacijskih dozvola i za objekte prometne infrastrukture. [10]

### **5.1 Prometna strategija Republike Hrvatske**

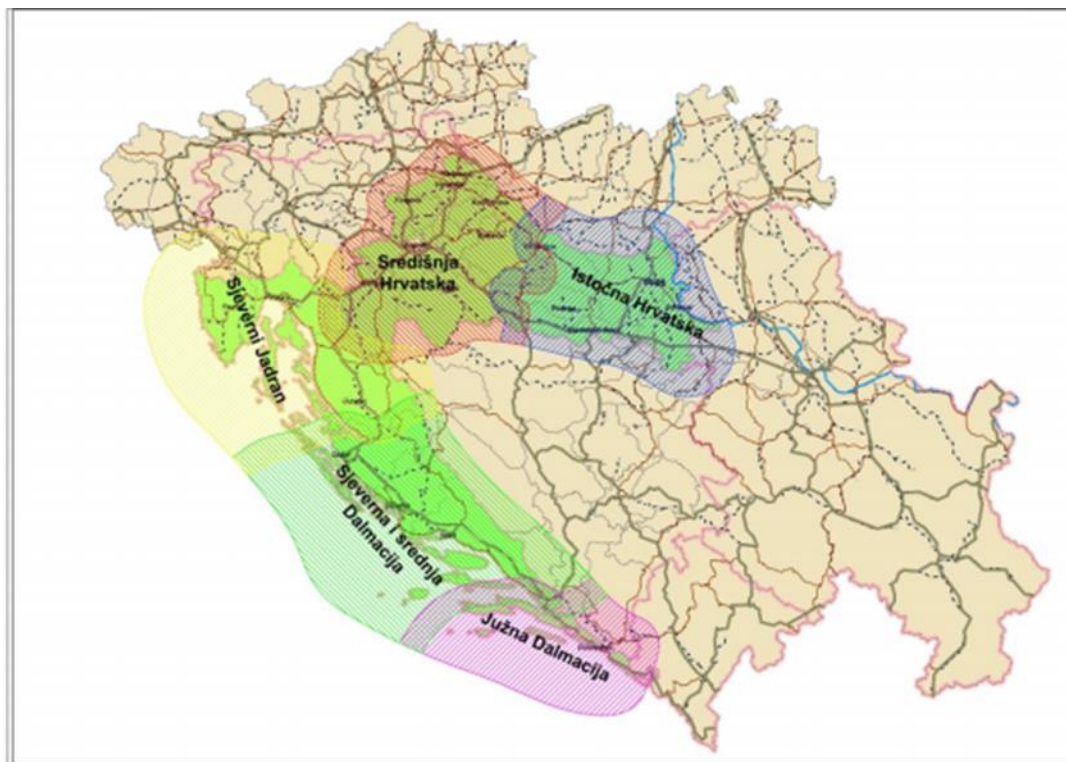
Strategija, tj. reforma prometne politike RH obuhvaća 6 multimodalnih ciljeva, 28 posebnih multimodalnih ciljeva i 180 sektorskih mjera o kojima će riječ biti u nastavku. Naglasak se dao na infrastrukturu, multimodalnost, organizaciju i radu svih prometnih usluga u RH. Strategija sačinjava podjelu Hrvatske na pet funkcionalnih regija: Središnja Hrvatska, Istočna Hrvatska, Sjeverni Jadran, Sjeverna i srednja Dalmacija te Južna Dalmacija. One nisu vezane za administrativne granice već su utvrđene temeljem funkcionalno regionalne analize postojećih podataka i prometne potražnje. Ova nova strategija prvi puta na nacionalnoj razini planira i sektor javne gradske, prigradske i regionalne mobilnosti. [11]

Potreba za izradom Strategije prometnog razvoja, temeljnog i sveobuhvatnog dokumenta koji definira ciljeve razvoja i prioritete za ulaganja u prometnu infrastrukturu nametnula se iz nekoliko razloga. Prvi je činjenica da je postojeća Strategija prometnog razvoja donesena još 1999. godine, s prognozama u pojedinim prometnim područjima do 2010. godine. Ta Strategija temelji se na podacima starim gotovo 20 godina. Velik dio prometne infrastrukture (posebno u dijelu cestogradnje, u prvom redu autocesta) u međuvremenu je izgrađen, a neke zračne luke danas u jednoj godini ostvare promet kakav su nekad ostvarile sve zajedno na

godišnjoj razini. Definiranjem TEN-T mreže (Osnovne i Sveobuhvatne), rascjepkana mreža europskih prometnica (željeznica, cesta, zračnih luka, morskih i riječnih luka te unutarnjih plovni putova) ujedinjena je u jedinstvenu infrastrukturu te su definirani prometni pravci i infrastruktura čiji razvoj je predviđen do 2030, odnosno 2050. godine.“ Kao treći važan razlog za donošenje Strategije istaknuta je mogućnost financiranja prometne infrastrukture iz novih izvora – fondova Europske unije. Metodologija izrade Strategije podrazumijeva sektorski pristup, prikupljanje relevantnih informacija i podataka o prometu, temeljem kojih se analizira potreba za razvojem infrastrukture i usluga. Dodatno se razmatraju potrebe za mobilnošću stanovnika, kretanjem roba te postavljaju određene pretpostavke o razvoju prometa i procjenjuje njihovo ispunjavanje. Ovakvim strateškim planiranjem naglasak nije samo na infrastrukturi, već i na organizaciji i radu svih prometnih usluga, što je izuzetno važno u kontekstu neopravdanih ulaganja u infrastrukturu. [12]

## **5.2 Funkcionalne regije**

Kao što je već navedeno, strategija prometnog razvitka RH dijeli na 5 funkcionalnih regija, te će u nastavku o svakoj pojedinoj regiji biti razjašnjene glavne karakteristike.



Slika 10 Zone za funkcionalnu i regionalnu analizu [14]

### 5.2.1 Središnja Hrvatska

Na sjeveru regija graniči s Mađarskom, na zapadu sa Slovenijom, a na jugu s Bosnom i Hercegovinom. Regija također graniči s dvije druge funkcionalne regije, regijom Sjeverni Jadran na zapadu i regijom Istočna Hrvatska na istoku. Regiju karakterizira uglavnom ravan, ali ponegdje brdovit teren u kojem je Karlovačka županija najbrdovitiji dio regije. Regijom prolaze rijeke Drava i Sava, a glavni gradski centar regije je grad Zagreb. Na području grada Zagreba koncentrirana je velika potrebna za putovanjem, kako unutar grada, tako i među županijama same regije. Većinu prometa koji se odvija unutar regije čini cestovni promet i željeznički promet. Središnja Hrvatska ima beznačajan udio u ukupnom prometu unutarnje plovidbe, najmanji od ostalih regija. Taj udio čini djelomična plovnost rijeka Save, Kupe i Une.

### 5.2.2 Istočna Hrvatska

Na zapadnom dijelu regije Istočna Hrvatska nalazi se funkcionalna regija Središnja Hrvatska. Istočnu Hrvatsku na sjeveru omeđuje Mađarska, na istoku Srbija te na jugu Bosna i

Hercegovina. Za nju kažemo da je policentrična regija jer su sva naselja ravnomjerno raspoređena, dakle nema onog koje će prevladati. Sjeverna os između Varaždina i Osijeka djelomično okružena rijekom Dravom i južna os između glavnog grada i Vinkovaca duž rijeke Save ističemo kao glavne prometnice regije. Regija Istočna Hrvatska zahtjeva daljnja ulaganja u njen napredak kako bi dosegla razinu konkurentnosti ostalih regija za kojima zaostaje. Neuravnoteženost prometne mreže, niži BDP od ostalih regija su neki od primjera manje konkurentnosti. Najistaknutiji gradovi funkcionalne regije Istočna Hrvatska su Vukovar, Osijek kao poljoprivredno i obrazovno te Slavonski Brod kao industrijsko središte regije. Viši nivo razvijenosti prometne mreže te učestalije prometovanje uočava se na južnom dijelu regije, u okolici gradova. Sa strane vodnog prometa bitno je istaknuti Vukovar koji nosi krunu najvećeg hrvatskog grada i luke unutarnjih voda na Dunavu intenzivniji promet. Vukovar je najveći hrvatski grad i luka unutarnjih voda na Dunavu. Dva najveća grada funkcionalne regije Istočna Hrvatska su Osijek i Slavonski brod te i jedan i drugi možemo ubrojiti u Skupinu pograničnih gradova.

### **5.2.3 Sjeverni Jadran**

Funkcionalna regija Sjeverni Jadran ima izuzetan geografski položaj koji mu predstavlja jednu bitnu prednost u odnosu na ostale regije. Uz to važno je napomenuti postojanje otoka rasprostranjenih na Sjevernom Jadranu. Kao takvu dijelimo je na Istarski poluotok s Pulom, Kvarnerski zaljev sa Rijekom i područje Ličko-senjske županije sa slabom gospodarskom razvijenošću.

Prometnice za putovanja na velike udaljenosti ove regije su autoceste A6, A7, A8 i A9. Državna cesta D8 bila je glavni prometni pravac duž hrvatske obale, prije izgradnje autoceste. Na riječkom prometnom pravcu bitno je ulagati u razvijanje željezničke pruge Mediteranskog koridora. Međunarodni pomorski teretni promet u regiji se oslanja na luku Rijeka čiji je kontejnerski kapacitet terminala 250.000 TEU-a. Centar prometa ove funkcionalne regije je grad Rijeka koji je dobro povezan s Pulom i Istrom te otočjem sjevernog jadrana. Prometovanje između gradova i predgrađa odvija se autobusima dok je do nedavno postojao prijevoz tramvajem i trolejbusom. Važno je napomenuti povezanost Cresa, Paga i Raba s kopnom.

### **5.2.4 Sjeverna i središnja Dalmacija**

Unutar ove funkcionalne regije nalazi se Jadransko-jonski pravac koji je povezan sa južnim dijelom BiH te je dio TEN-T mreže. Sveukupna cestovna povezanost luka sa BiH te važne međunarodne luke kao Zadar, Šibenik, Split i Ploče čine temelj za daljnji razvoj što putničkog što teretnog prometa unutar luka regije. Kroz luku u Splitu, najveću putničku luku u Hrvatskoj i jednu od većih putničkih luka u Europskoj uniji prolazi i teretni promet. Međunarodni teretni pomorski promet nalazi se u luci Ploče kroz koju prolazi oko 2,5 milijuna tona tereta godišnje. [11]

Veliki gradovi su povezani prometnom infrastrukturom međusobno te i sa okolnim otocima i drugim dijelovima regije. U ovoj regiji turizam je posebno razvijen te je upravo zbog toga potrebna dobra prometna povezanost. Prometovanje između grada i predgrađa je učestalo. Što se tiče lokalnog prijevoza regije, najviše se ističe najveći grad ove regije, Split.

### **5.2.5 Južna Dalmacija**

Pod ovu funkcionalnu regiju spada područje Dubrovačko-neretvanske županije. Regija se nalazi uz obalu te je sa svih strana omeđena Bosnom i Hercegovinom (BiH) i radi toga fizički odcepljena od ostatka zemlje. Razlog tomu je što BiH presijeca teritorij RH kod Neuma. Najistaknutiji grad ove regije je Dubrovnik, a luka Ploče jedna je od najvažnijih luka Republike Hrvatske. Ostala bitna područja funkcionalne regije Južna Dalmacija su Korčula, Metković i Opuzen. Zbog izoliranosti regije javlja se potreba za povezivanjem sa ostatkom teritorija Republike Hrvatske i ujedno Europske unije. Strateškim planiranjem razvoja prometnog sektora trebao bi se izgraditi Pelješki most koji je predstudijem izvodljivosti identificiran kao najbolja opcija rješavanja problema izoliranosti. Željeznička pruga kojom je povezan glavni grad Zagreb sa ostatkom gradova zemlje završava u Splitu tako da je regija i po tom pitanju izolirana, međutim Paneuropskim koridorom Vc tj. željeznicom iz BiH se luci Ploče ipak može pristupiti. Uz morski, Dubrovnik je poznat i po zračnom prometu sa svojom zračnom lukom, 22 kilometra udaljenom od centra, kroz koju godišnje prođe preko milijun putnika. [11]

### **5.3 Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017.-2030.**

Strategija iz 2014. godine smatra se prvom fazom izrade Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske, obzirom da u vrijeme njene izrade Republika Hrvatska nije imala Prometni model, odnosno alat koji bi generirao relevantne podatke koji bi omogućavali kvalitetnu analizu i planiranje prometnog sektora. Izrada konačnog modela postojećeg prometnog sustava Republike Hrvatske završio je zaključno s II kvartalom 2015. godine (lipanj). Model sadržava relevantne fizičke komponente za sve vidove putovanja putnika i roba (kao što su broj vozila na promatranim dionicama, tehničke karakteristike tih dionica, karakteristična vozila, značaj tipa državna/lokalna i sl.) u cestovnom, željezničkom, javnom gradsko-prigradskom, pomorskom, riječnom i zračnom prometnom sustavu Republike Hrvatske s projekcijama u 2020., 2030. i 2040. godini.

S razvijenim prometnim modelom postojećeg prometnog sustava Republike Hrvatske, započela je tzv. druga faza izrade Strategije, odnosno izrada Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017.-2030. [13]

U kolovozu ove godine, Vlada Republike Hrvatske usvojila je Strategiju prometnog razvoja za razdoblje od 2017. do 2030.godine, koja će biti okvir razvoja prometnog sektora u sljedećih 13 godina, ali i preduvjet nastavka provedbe projekata i daljnjeg korištenja fondova iz EU. Usvajanjem Strategije ispunjen je preduvjet o postojanju nacionalnog sveobuhvatnog strateškog dokumenta u sektoru prometa, što je Europska komisija postavila kao uvjet za korištenje sredstava EU.

Usvojena Strategija osigurava tako nastavak započete provedbe za više od 20 projekata, ukupno vrijednih oko 14,3 milijardi kuna. [14]

Riječ je o projektima poput Pelješkog mosta, izgradnji nove spojne ceste D403, mostu Okučani i dovršetku izgradnje brze ceste Solin-Stobreč-Dugi Rat-Omiš, te modernizaciji i dogradnji željezničke pruge na dionicama Dugo Selo-Križevci, Križevci-Koprivnica-državna granica sa Mađarskom, Zaprešić-Zabok, Vinkovci-Vukovar, Hrvatski Leskovac-Karlovac i Goljak-Skradnik.



Donošenje Strategije također omogućava obnovu tramvajske infrastrukture i nabavu novih tramvaja u Osijeku i Zagrebu, ali i nabavu autobusa za pružanje usluga gradskog prijevoza u 9 gradova diljem Hrvatske, kao i izgradnju terminala za rasute terete u luci Osijek i izradu Srednjoročnog plana razvoja luka unutarnje plovidbe, a poseban naglasak stavlja na zadržavanje života na otocima i to u kontekstu ulaganja u povećanje dostupnosti.

Za svoje opće ciljeve Strategija je postavila opći razvoj prometnog sustava na načelu ekonomske održivosti, zatim smanjenje utjecaja prometnog sustava na klimatske promjene i na okoliš te povećanje sigurnosti prometnog sustava. Uz opće ciljeve, bilo je potrebno definirati i specifične, koji se odnose na poboljšanje dostupnosti udaljenih dijelova Hrvatske za svih šest prometnih sektor kao i na jačanje položaja Hrvatske kao logističkog čvorišta regije.

Dakle, Strategija prometnog razvoja za razdoblje 2017-2030. temelj je za već postavljena opredjeljenja u razvoju prometa, u cijelosti je usmjerena na razvoj prometne infrastrukture i učinkovitog te tehnološki razvijenog prometnog sustava. Ona je i temelj za provedbu već započetih projekata vrijednih gotovo 11 milijardi kuna, kao i za nastavak pripreme budućih projekata. [14]

## **6. UČINCI KOHEZIJSKE POLITIKE U PROMETNOM SEKTORU – OPERATIVNI PROGRAM „PROMET“ 2007. – 2013. S NAGLASKOM NA REPUBLIKU HRVATSKU**

### **6.1 Cilj programa**

Operativni program Promet (OPP) programski je dokument koji definira i usmjerava korištenje fondova Europske unije za razvoj prometne infrastrukture u Republici Hrvatskoj za razdoblje od 2007. do 2013. godine. Strateški cilj OPP-a je razvoj modernih prometnih mreža i povećanje dostupnosti regija.

### **6.2 Specifični ciljevi OPP-a**

Specifični ciljevi operativnog programa Promet su[6]:

- poticanje bolje integracije hrvatskih prometnih mreža unutar europske prometne mreže poboljšanjem prometne infrastrukture u željezničkom i riječnom sektoru kroz razvoj prometnih mreža na TEN-T koridorima, ali i kroz poboljšanje regionalnih veza. Te mjere će omogućiti razvoj nacionalnog gospodarstva kroz pružanje bolje veze s ostatkom EU.;
- poticanje uravnoteženog razvoja prometnih mreža provođenjem mjera koje osiguravaju jednak omjer ulaganja u cestovni i druge prometne sektore, posebice željeznički sektor.

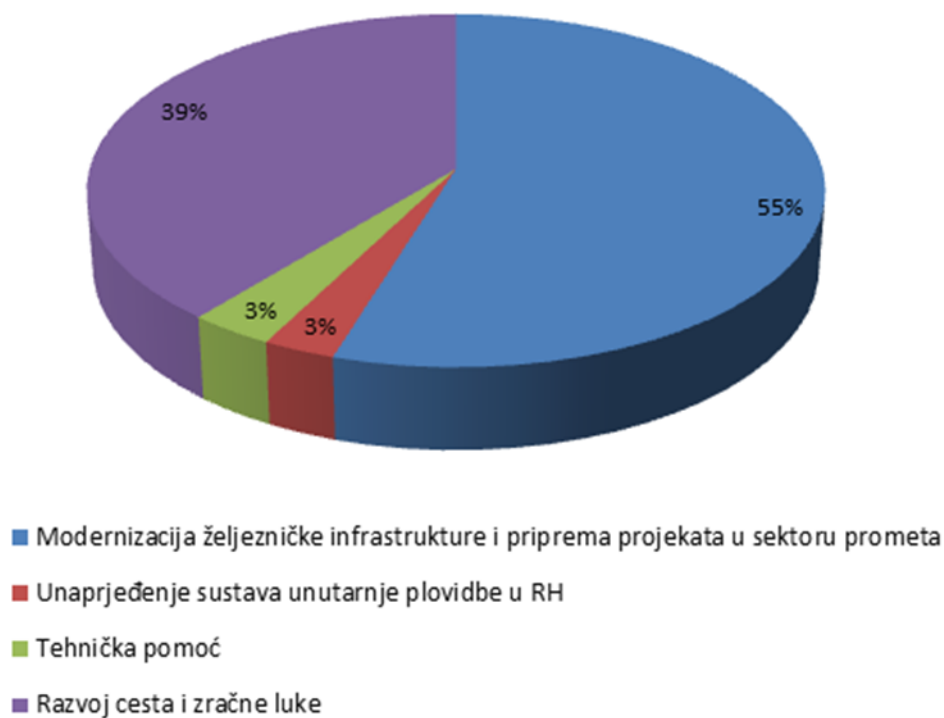
## 6.3 Prioriteti OPP-a

Tablica 2 Prioriteti OPP-a

Prioritet 1	Cilj :poboljšanje hrvatske željezničke mreže na TEN-T koridorima, i prigradske željezničke mreže te izrada potrebnih studija i priprema infrastrukturnih projekata za sljedeće programsko razdoblje.
Modernizacija željezničkog sustava u Hrvatskoj i priprema projekata u prometnom sektoru	
Prioritet 2	Cilj joj je poboljšanje hrvatskog sustava unutarnjih plovni putova stvaranjem uvjeta za sigurnu i pouzdanu unutarnju plovidbu te usklađivanje minimalnim plovidbenim zahtjevima, te poboljšanje lučke infrastrukture.
Unaprjeđenje sustava unutarnje plovidbe u Republici Hrvatskoj	
Prioritet 3	Cilj joj je pomoć operativnoj strukturi u upravljanju Operativnim programom te jačanju kapaciteta upravljačkog tijela i drugih tijela uključenih u provedbu ovog operativnog programa i potencijalnih korisnika kao i priprema strateških dokumenata za područje prometa.
Tehnička pomoć	
Prioritet 4	Cilj su prometna ulaganja u cestovni i zračni sektor gdje značajan doprinos može biti napravljen za regionalnu pristupačnost i povezanost; međunarodnu mobilnost i putovanja izvan i unutar Hrvatske, i konačno za projekte od regionalnog značaja koji imaju pozitivni utjecaj na gospodarski razvoj i održivost te zaštitu okoliša, krajolika Hrvatske.

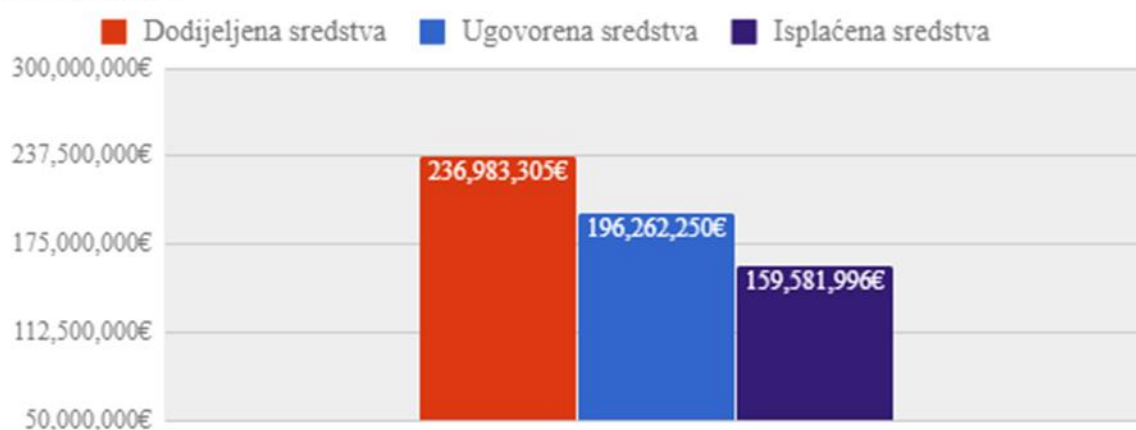
#### 6.4 Financijska alokacija za razdoblje 2007. – 2013.

U provedbi je za OP Promet 2007.-2013. predviđeno ukupno 278.803.890 eura, od čega će se 236.983.305 eura financirati iz Europskog fonda za regionalni razvoj, a 41.820.585,00 eura iz nacionalnih sredstava. [6]



Grafikon 1 Grafički prikaz alokacija po prioritetima [6]

Stanje na dan: 31.5.2017.



Grafikon 2 Prikaz finansijskih podataka za OP Promet 2007. - 2013. [6]

## 6.5 Rezultati operativnog programa „Promet“ 2007.-2013.

Ministarstvo pomorstva, prometa te infrastrukture do kraja 2015.godine je Europskoj komisiji certificirao iznos od 25,8 milijuna eura, od čega se čak 24,4 milijuna eura odnosi na troškove nastale kroz radove na tri projekta, a to su Razvoj Zračne luke Dubrovnik, Izgradnja mosta kopno-otok Čiovo s pristupnim cestama i Ulaz u luku Ploče- rekonstrukcija brze ceste i izgradnja spojne ceste, što je rezultat izmjena provedenih u Operativnom programu, koje su dogovarane u suradnji s Europskom komisijom. Tim izmjenama osigurano je maksimalno iskorištenje dodijeljenih sredstava, a riječ je o 278 milijuna eura za razvoj prometne infrastrukture. [9]

U Operativni program Promet dodatno su uvedeni, novom prioritetnom osi, sljedeći projekti: Zračna luka Dubrovnik, most Čiovo, dovršetak projekta Ulaz u luku Ploče te izgradnja nove pruge za prigradski promet Sv.Ivan Žabno-Gradec, koja je prva prigradska pruga u zadnjih 50 godina. Operativni program Promet dokument je kroz koji se iz fondova EU u sedmogodišnjom razdoblju ulagalo i još uvijek ulaže u prometne projekte. Ti su projekti usmjereni na unaprjeđenje i modernizaciju željezničke infrastrukture, poboljšanje sigurnosti cestovnog prometa i uklanjanje uskih grla, razvoj zračne luke te poboljšanje unutarnje plovidbe. [9]

## 7. GLAVNI PRIORITETI KOHEZIJSKE POLITIKE U PROMETNOM SEKTORU – OPERATIVNI PROGRAM „ KONKURENTNOST I KOHEZIJA“ 2014. – 2020. S NAGLASKOM NA REPUBLIKU HRVATSKU

Europska komisija odobrila je Operativni program Konkurentnost i kohezija 2014.-2020. 12. prosinca 2014. godine među prvih 50 od tada zaprimljenih 205 prijedloga operativnih programa čime je otvoren put za korištenje 6,881 milijardi eura iz Europski fonda za regionalni razvoj i Kohezijskog fonda.



Slika 11 Alokacija po prioritetima [7]

Operativni program Konkurentnost i kohezija izrađen je u suradnji tijela državne uprave, predstavnika jedinica lokalne i regionalne samouprave, socijalnih partnera i civilnog društva. Tijekom izrade ovog dokumenta održano je i nekoliko savjetovanja s javnošću o prioritetnim područjima ulaganja obuhvaćenih ovim programom. Cjelokupni proces koordiniralo je Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije.

### 7.1 Ciljevi operativnog programa

Programom se provodi kohezijska politika EU-a i doprinosi cilju Ulaganje za rast i radna mjesta kroz poticanje ulaganja u infrastrukturne investicije (u područjima prometa, energetike, zaštite okoliša, ICT-a) i pružanje potpore razvoju poduzetništva i istraživačkih

djelatnosti.

## 7.2 Prioriteti operativnog programa i alokacije

U okviru Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014.-2020. Republici Hrvatskoj je na raspolaganju 6,881 milijarda eura od čega 4,321 milijarda eura iz Europskog fonda za regionalni razvoj (EFRR) i 2,559 milijardi eura iz Kohezijskog fonda (KF). Kada se tome pridoda obvezno sufinanciranje provedbe operativnog programa iz proračuna Republike Hrvatske, njegova ukupna vrijednost raste na 8,081 milijardi eura.



Grafikon 3 Grafički prikaz podjele financiranja po području [7]

## 7.3 Operativni program Konkurentnost i kohezija

Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije korisnik je projekta: „Tehnička pomoć za MRRFEU“ koji se sufinancira bespovratnim sredstvima Europskog fonda za regionalni razvoj, u okviru Prioritetne osi 10 – Tehnička pomoć Operativnog programa Konkurentnost i kohezija. Ovim projektom podržavaju se mjere zapošljavanja i zadržavanja djelatnika te educiranja i osposobljavanja djelatnika za upravljanje EU fondovima, pruža se podrška učinkovitoj provedbi, praćenju i evaluaciji programa financiranih iz ESI fondova te podrška informiranju javnosti i podizanju kapaciteta (potencijalnih) korisnika za pripremu projekata i njihovu provedbu. Ukupna vrijednost projekta je 267.496.647,06 kuna od čega sufinanciranje iz Europskog

fonda za regionalni razvoj iznosi 227.372.150,00 kuna. Provedba projekta traje od 01. siječnja 2015. do 31. prosinca 2020. godine.

Tablica 3 Raspodjela sredstava Europske Unije po prioritetima osima [7]

Prioritetna os	Alokacija (EUR)
Jačanje gospodarstva primjenom istraživanja i inovacija	664.792.165
Korištenje informacijske i komunikacijske tehnologije	307.952.676
Poslovna konkurentnost	970.000.000
Promicanje energetske učinkovitosti i obnovljivih izvora energije	531.810.805
Klimatske promjene i upravljanje rizicima	245.396.147
Zaštita okoliša i održivost resursa	1.987.360.608
Povezanost i mobilnost	1.310.205.755
Socijalno uključivanje i zdravlje	356.500.000
Obrazovanje, vještine i cjeloživotno učenje	270.914.791
Tehnička pomoć	236.112.612
<b>Ukupno</b>	<b>6.881.045.559</b>

#### 7.4 Upravljačka struktura operativnog programa

Upravljačka struktura operativnog programa dijeli se na [7]:

- Upravljačko tijelo – upravlja i odgovara za cjelokupnu provedbu Operativnog programa
- Posredničko tijelo razine 1 – planira sredstva, provodi mjere informiranja i vidljivosti, priprema natječajnu dokumentaciju za odabir projekata, inicira strateške projekte, sudjeluje u izboru projekata koji će se financirati, sudjeluje u



procesima plaćanja korisnicima i povrata sredstava kod nepravilnosti, itd.

- Posredničko tijelo razine 2 – sudjeluje u pripremi natječajne dokumentacije i izboru projekata, zaključuje ugovor o dodjeli bespovratnih sredstava s korisnikom, „dnevno“ surađuje s korisnikom i savjetuje ga, provjerava izvršenje ugovornih obveza korisnika i nadzire napredak projekta, ispituje sumnje na nepravilnosti, odlučuje o prihvatljivosti troškova tijekom provedbe i inicira financijske korekcije (prva razina kontrole trošenja sredstava ESI fondova na razini projekta), itd.

## 8. ZAKLJUČAK

Republika Hrvatska prostorno i politički pripada europskoj zajednici. Promet roba i putnika najznačajnija je gospodarska grana bez čije adekvatne optimizacije suvremeni život nije zamisliv. Geoprometni položaj RH u europskom prometnom prostoru daje joj mogućnost velikog razvoja tranzitnog prometa. Dakle, prometni koridori transportne prometne mreže koji prolaze kroz RH su Mediteranski i koridor Rajna-Dunav, koji povezuju razvijene zemlje sa jugoistokom i time daju Hrvatskoj veliku šansu, ali i zadatke za razvoj prometne ponude i potražnje. Činjenica da su hrvatske luke izrazito tranzitnog karaktera nameće potrebu za osuvremenjivanjem prometnog povezivanja i teritorijalne integracije RH te usavršavanja i optimizacije dijelova paneuropskih prometnih sustava. Prometna povezanost preko hrvatskog područja svakako je učinila našu mladu zemlju poznatom u srednjoj i zapadnoj Europi što pokazuje uzastopni porast broja turista, te popularnost turističkih destinacija na jadranskoj obali. Danas se promet promatra vrlo kritično sa ekološkog aspekta. Svi prometni projekti podliježu visoko kritičnim analizama. Ekološki najprihvatljivije grane prometa su željeznički, vodni te pomorski promet.

Iz svega navedenog može se primijetiti da je promet postao važna djelatnost, odnosno kao izvršni nositelj gospodarstva zahtijeva od društvene zajednice niz djelatnosti te specijaliziranih stručnjaka, što povećava mogućnost razvoja svih zemalja sudionica i pruža mogućnost zapošljavanja stručnih kadrova na odgovorna mjesta.

## LITERATURA

1. Pere Ćurić: Upravljanje složenim projektima, Fakultet strojarstva i brodogradnje, Zagreb 2016.
2. Božidar Lovretin: Pravci ravoja prometne infrastrukture u Republici Hrvatskoj, završni rad, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb 2015.
3. Lidija Rončević: Uređenje cestovne infrastrukture Republike Hrvatske u kontekstu ulaska u Europsku uniju, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, rujan 2015.
4. Mate Rukavina: Značenje i uloga prvih makadamskih cesta s naglaskom na terezijasnu cestu, završni rad, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb 2017.
5. Strategija prostornog uređenja u Republici Hrvatskoj, Zagreb 1997.
6. <http://www.strukturnifondovi.hr/op-promet-2007-2013-35> (pristupljeno: lipanj 2017.)
7. <http://www.strukturnifondovi.hr/op-konkurentnost-i-kohezija-2014-2020-779> (pristupljeno: lipanj 2017.)
8. <http://www.prometna-zona.com/> (pristupljeno: srpanj 2017.)
9. <http://www.strukturnifondovi.hr/predstavljeni-rezultati-operativnog-programa-ugovoreno-vise-od-102-dodijeljenih-sredstava-eu> (pristupljeno: srpanj 2017.)
10. [http://www.mppi.hr/UserDocsImages/Strategija\\_prometnog\\_razvoja\\_VRH%201-studeni.pdf](http://www.mppi.hr/UserDocsImages/Strategija_prometnog_razvoja_VRH%201-studeni.pdf) (pristupljeno: srpanj 2017.)
11. <https://repozitorij.efst.unist.hr/islandora/object/efst%3A812/datastream/PDF/view> (pristupljeno: srpanj 2017.)
12. <http://www.promet-eufondovi.hr/predstavljeni-nacrti-dokumenata-strategije-prometnog-razvoja-republike-hrvatske-i-strateske-studije-utjecaja-na-okolis> (pristupljeno: kolovoz 2017.)
13. <http://www.promet-eufondovi.hr> (pristupljeno: srpanj 2017.)
14. <http://www.fpz.unizg.hr/prom/?p=8501> (pristupljeno: kolovoz 2017.)
15. <http://www.mppi.hr/default.aspx?id=3113> (pristupljeno: srpanj 2017.)

## POPIS SLIKA

Slika 1 Mreža javnih cesta u Republici Hrvatskoj [15].....	6
Slika 2 Mreža željeznica u Republici Hrvatskoj [15] .....	7
Slika 3 Glavne zračne luke u Republici Hrvatskoj [15].....	8
Slika 4 Unutarnji plovni putovi u Republici Hrvatskoj [15] .....	9
Slika 5 Morske luke u Republici Hrvatskoj [15].....	11
Slika 6 Koridori TEN-T mreže [2] .....	14
Slika 7 Republika Hrvatska u mreži prometnih i kopnenih koridora [4] .....	17
Slika 8 Koridori TEN-T mreže unutar Republike Hrvatske [2] .....	18
Slika 9 Naselja i prometni koridori u Republici Hrvatskoj [5] .....	19
Slika 10 Zone za funkcionalnu i regionalnu analizu [14] .....	23
Slika 11 Alokacija po prioritetima [7].....	32

## **POPIS TABLICA**

Tablica 1 Strukturni i investicijski fondovi [1] .....	3
Tablica 2 Prioriteti OPP-a .....	29
Tablica 3 Raspodjela sredstava Europske Unije po prioritetima osima [7] .....	34

## **POPIS GRAFIKONA**

Grafikon 1 Grafički prikaz alokacija po prioritetima [6] .....	30
Grafikon 2 Prikaz finansijskih podataka za OP Promet 2007. - 2013. [6].....	31
Grafikon 3 Grafički prikaz podjele financiranja po području [7] .....	33

## METAPODACI

**Naslov rada:** Prometna infrastruktura u kontekstu kohezijske politike europske unije

**Student:** Valentina Jerković

**Mentor:** prof. dr. sc. Jasna Blašković Zavada

**Naslov na drugom jeziku (engleski):**

Transport Infrastructure in the Context of the EU Cohesion Policy

**Povjerenstvo za obranu:**

- Izv. prof. dr. sc. Dubravka Hozjan predsjednik
- Prof. dr. sc. Jasna Blašković Zavada mentor
- Doc. dr. sc. Borna Abramović član
- Izv. prof. dr. sc. Grgo Luburić zamjena

**Ustanova koja je dodijelila akademski stupanj:** Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu

**Zavod:** Samostalne katedre

**Vrsta studija:** prediplomski

**Studij:** promet

**Datum obrane diplomskog rada:** rujan, 2017.



Sveučilište u Zagrebu  
Fakultet prometnih znanosti  
10000 Zagreb  
Vukelićeva 4

## IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI I SUGLASNOST

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem kako je ovaj \_\_\_\_\_ završni rad  
isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na  
objavljenu literaturu što pokazuju korištene bilješke i bibliografija.

Izjavljujem kako nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, niti je prepisan iz  
necitiranog rada, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem također, kako nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj  
visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.

Svojim potpisom potvrđujem i dajem suglasnost za javnu objavu \_\_\_\_\_ završnog rada  
pod naslovom **Prometna infrastruktura u kontekstu kohezijske politike Europske  
unije**

na internetskim stranicama i repozitoriju Fakulteta prometnih znanosti, Digitalnom akademskom  
repozitoriju (DAR) pri Nacionalnoj i sveučilišnoj knjižnici u Zagrebu.

Student/ica:

U Zagrebu, 4.9.2017

\_\_\_\_\_  
(potpis)